DOI:10.19351/j.cnki.44-1019/g2.1993.11.011



隧道、地铁

●曾 志

珠江隧道收尾，广州地铁开工。1993年，广州城市建设颇见分量的两件大事。

蜗牛速度惹非议

珠江隧道，这条连接黄沙和芳村的过江隧道，全长1238米，水下长475米。自1988年10月25日开工，目前仍在紧张施工中。

已经成形的隧道黄沙出口，就是原来的黄沙轮渡码头。隧道动工的时候，码头迁到了沙面。只要隧道一日未有竣工，芳村和城区的联系，就少不了这些芳村居民最最熟悉的过江轮渡。

谢船长在白鹅潭开轮渡已经有20多年时间，他一天要在珠江上跑35趟，隧道工地日日在眼前，他可以说是隧道工程的见证人。

“这条隧道原来说两年建成，我说肯定不行，”在渡轮靠岸的间歇，这位爽朗的汉子和我们攀谈起来，“为什么？就是政府不重视。机场路立交建得快，就是要开‘女足’，政府重视——你说芳村算什么？”

芳村码头，这些推着单车上下渡轮，奔波在珠江两岸的市民，将是过江隧道最早的受益人。

“我从几十年前就这样搭轮渡了，平时还算方便，雨天雾天就惨了，”一位刚下渡轮的老伯说，“过江隧道？没指望过，我都70岁了。”

一对年轻的恋人或者夫妻埋怨：“珠江隧道原来说最快两年、最慢三年……我们看隧道工程不是慢，是非常慢！”

隧道工程进展是不是慢呢？在隧道工地，我们采访了总承包公司——珠江隧道公司的梁振雄副总经理。近十几年，他都在地铁或隧道从事管理工作。作为一名工程师，他对隧道的技术和质量情况，可以说了如指掌。

“我们这个隧道工期上似乎比较长，前段有种种客观原因：管理机构数次变更；资金紧张；拆迁困难；技术上遇到不少难题。整个技术设计全部由广州自己负责，第一次搞，走了一些弯路，比如说原来设计三节沉箱，后来只能改成五节。”

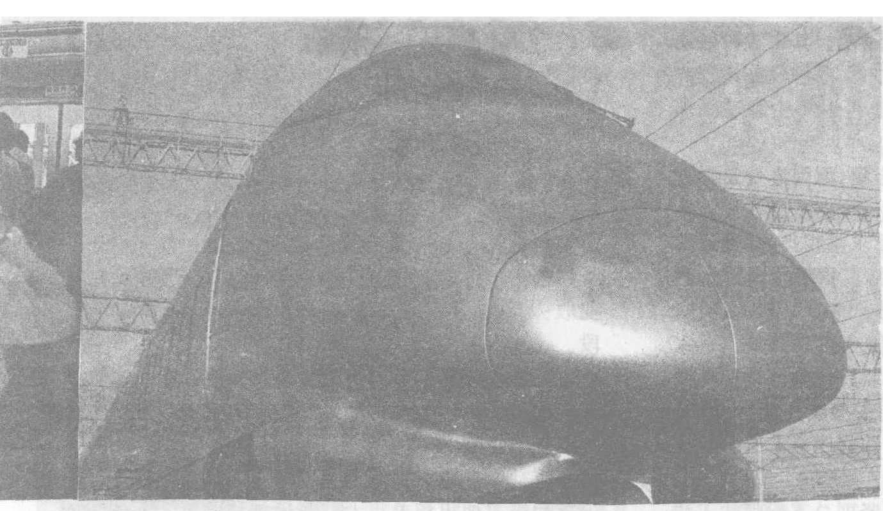
梁总告诉我们，工程后期由广州市接管，进度明显加快。

另据有关人士透露，当初1亿元左右的工程预算，早就大幅超出，完工时的造价，会超过初期预算好几倍。有人说隧道工程原来的预算是用来“钓鱼”，先让工程上马再慢慢要钱。隧道公司则解释为技术方面的原因和拆迁费用、工程造价的上涨。

这条“千呼万唤始出来”的隧道，广州市政府要求今年内通车。这，已经不是第一次下达竣工期限，但应该是最后一次了。隧道公司方面表示，只要技术上不出问题，有关各方配合，他们会力争实现这个目标。

三十余年地铁梦

黄沙隧道工地东侧，是地铁黄沙试验段。地铁，这项广州有史以来最大的市政工程，也是选择了珠江边拉开了序幕。它将来会从天河区的广州东站出发，经珠



千呼万唤

江隧道，潜过珠江，抵达芳村区的广钢。

往事悠悠——

1962年广州提出第一份地铁报告；

1979年地铁筹建处成立；

1987年与法国公司合作可行性研究；

1990年国务院同意立项；

1992年广州市地铁总公司成立；

1962年到1993年，31年之后，酝酿已久的广州地铁即将在年底动工。

广州地铁总公司副总工程师曾宝贤表示："我们有一个目标——1993年开工，1998年就一定要建成。我们必须按这个目标执行。"

在广州城区交通管制方案讨论得最热烈的时候，时时听到官员和专家向市民描绘广州交通的未来——地铁通车以后，从天河到芳村只需45分钟，你们还喜欢冒着烈日骑自行车吗？市民就在下面嘀咕，等地铁通车以后，才不准骑自行车好不好？

有人半开玩笑地形容广州：它是一个大市场（随街摆卖）；又是一个大停车场（到处塞车）；还是一个大建筑工地（经常挖路）。

中山路，广州旧城区的主要交通动脉，商业区和居民高密度聚集区，地铁将要在这里穿过，闹市区动土在所难免。

地铁总公司充分考虑到闹市动土的难度，他们打算先把天河与芳村两头打通，然后再对付中山路。中山路施工时基本可以维持两车道通行，要明挖的地铁车站，也会将封路的时间压缩。他们已经和公安局、公用事业局协商，改道部分电车线路，安排人车绕行路线，尽量避免给广州的交通雪上加霜。

地铁恐怕不会将中山路挖成战壕模样，但是要求它一点都不影响市民的出行和日常生活，绝对是不现实的。而且有市民问，中山路开工，东风路管制，以后上班不知走哪里，市政府对此有何良策？

情理两难议拆迁

讲到旧城区，我们还避不开相当敏感的拆迁问题。

中山四路农讲所旧址对面，有一条窄巷，里面几十户人家，都在这里住了很久，有的也在这里做做小生意。去年底他们获知，以后这里的下面将是农讲所地铁站，而现在的民居，将会成穗港合资28层的商厦。

在巷口的电话档旁边，我们和几个市民聊起来。他们推出一位老伯，说他是这里最早的住户。

"我在抗战前已经在这里住了。"

"有没有听说因为地铁建设需要，你们要从这里搬走？"

看电话档的中年人马上接过话头："这里不是地铁用地，是地铁的商业用地，是赚钱的。你和香港人建了大楼，1万多块钱1平方卖出去，将我们迁往鬼那么远的地方，说句不好听的，我们心里真是很难受的……"

有位老大姐带我们去看巷里的一座大楼，大楼是东山区房管局拆除危房改建的，去年底落成，又是去年底知道很快会被拆迁。无怪乎这里的市民特别激动。

"政府部门不通气，弄得我们刚搬进来又要搬出去。你以为现在这么好找几万块钱装修费呀？"

"有什么好说呢，政府需要嘛。但可以先和我们沟通一下吧，是不是？"

"我最关心的是，政府要把我们迁到什么地方？"

炎夏，地铁总公司没有空调的办公室里，曾宝贤副总工程师接受我们采访。他说："地铁的拆迁量，可以说是广州有史以来最大的。除了沿线工程的拆迁，市政府还划出25幅地投入物业开发，开发所得资金，将用于地铁建设。这些，都是要拆迁的。"

我们提出了许多市民关心的问题："要动迁的市民，会安置在什么地方呢？"他回答："这些市民都是永迁，即是迁出后没有回迁。目前我们在规划局指导下，依据广州市城市总体规划，在芳村区的坑口村，汾水村；白云区的大埔村；荔湾区西场附近的同德围，划了

几片地，作为永迁的基地。其中芳村区的两个点，正在兴建屋村，各种设施比较齐备，做生意的市民也可以将生意迁去那里。”

珠江隧道工期拖延，原因之一是拆迁困难。隧道公司的梁振雄副总经理说，“在拆迁中遇到的补偿要求都相当高，造成拆迁费用相当高，”他指了指黄沙附近已经被拆迁的一大片地方，“好像黄沙的拆迁，那些单位的要价都相当高。没办法，人家迁走了就不能回来，政府定的补偿标准又不能高，只好由我们去磨嘴皮子。”他问：“政府能不能通过立法程序确定一个拆迁的补偿标准？”

黄沙地铁试验段工地，曾宝贤副总工程师快人快语：“目前，地铁工程已经进入实施阶段，困难最大的是拆迁问题。居民的拆迁涉及千家万户，工作量很大；单位的拆迁涉及中央直属单位、省直单位、外地驻穗单位、部队等，处理好这些关系，也有大量工作要做。”

珠江隧道也好，地铁工程也好，现在需要忍受不便的是市民，而最后方便的亦都是市民。政府和有关单位，或者可以在这个方面多加宣传，提高市民的承受力；不过更重要的是，每一项市政工程，都能千方百计按时、按质、按预算将方便和好处交到市民手中，否则市民便会丧失信心，反过来又会影响工程的进行。

隧道对地铁的忠告

不管人们如何议论，地铁毕竟是要上马的。

珠江隧道对广州地铁，又有怎样的忠告呢？

珠江隧道公司副总经理梁振雄谈到隧道工程教训时说：“将来搞基本建设，一定不要像现在这样，在设计未具备开工的条件下，首先开工。”隧道工程，吃过边设计边施工的苦头，也吃过设计走弯路影响施工的苦头。

或者是不幸言中，地铁总公司披露，年底地铁动工的时候，设计图纸没有可能全部到位。承包设计任务的，主要是铁路系统的设计院，他们熟悉铁路，但不一定熟悉地下铁路。去年才下达的设计任务，今年统统拿出当然不可能。地铁总公司打算在车站土方施工中，适当挖大一点，以免容不下将来的设计。

梁总还谈到资金的问题：“我们在施工过程中，筹资很困难，最后总算是基本解决。但是像地铁这样的大工程，给资金拖住就不是开玩笑了。”

钱，我们这个时代处处都缺的资源。珠江隧道基本上是政府全资投入，今日尚未竣工，就已经超出预算，开支庞大。工程规模更大的地铁，如何解决这“大手笔”的投入呢？

地铁总公司负责人解释了工程筹资方案，他们说目前最主要的资金来源，一是物业发展，就是市政府专门拨出的25幅地，收入的全部资金将投入地铁，这里大约有几十亿；另一个大头是国外贷款，现在评估着英、美、法等国的方案，如果谈成，大约有几亿美元的贷款。

地铁一号线预算为60亿人民币。地铁总公司有关人员私下议论，这样的预算偏紧，估计完工时需要100亿左右。他们还提到，物业发展的25幅地，目前签约投资的主要是与政府熟悉的港商，好处是比较了解也比较可靠，但如果公开招标的话，竞争会使物业收入更为可观——25幅地大都位于广州黄金地段。

需要动迁的市民，从黄金地段搬出去，心理大概都有些不平衡，如果再加上旺市里的生意，感觉上恐怕更加不舒服。

市社会科学院的研究人员建议：“考虑到市区与近郊的级差地租相差很大，与远郊相差更大，能不能将他们迁到近郊，迁到地铁将来能覆盖的地方，这些地方比较快就能兴旺起来，市民相对容易接受。”

重点的市政工程，政府支持多一些，市民牺牲大一些，都在情理之中；但如果认为这些钱得来容易，施工中大手大脚大花洒，你说，那些为工程腾出住宅，腾开生意，迁往郊区的市民，他们会怎样看我们的工程，又会怎样看我们的政府呢？

托升广州振兴之梦

广州，是一个明清时代就已经定了型的老城市，在这里搞建设，当然要比珠江三角洲好多地方都困难。

但是你看机场路立交，这座漂亮的建筑，整个工期只是用了7个月。广州的市政建设，给广州人带来过自豪和欢乐。当然，正如一些市民所言，这种使人振奋的情形，近来似乎是少了。

而在上海，两条横跨黄浦江的巨型桥梁，唤起了上海人曾经低落过的信心。据说南浦大桥上马时，恰逢治理整顿，当时的上海市长朱镕基决定“砍一般，保大桥”，说有桥，上海这盘棋就活了。果然，两座“世纪之桥”，活了浦东，带动起整个上海。广州地铁建设，应该从中得到什么启迪呢？

施工中的珠江隧道，已经使芳村区的房地产明显升值，由此带动了各方面的兴旺。

地铁一号线沿线上盖物业计划开发的规模，将超过广州旧城10年的开发规模；地铁计划的实施，也使天河区的“新城市中心”成为可能。地铁，能不能够成为广州发展的“龙头”呢，地铁，又能不能够托升起广州人的振兴之梦呢？

黎子流市长在新一届市人大会议上说：“广州人民是有志气的，要做的事情，只要真的想做，就一定能做好！”

那么关键便是：从上到下，我们是否真的想做，并且做好！□

（编辑：廖琨）